



## Cahiers balkaniques

45 | 2018

L'industrie en Méditerranée

---

# Un enjeu géostratégique : l'implantation des industries d'armement sur la côte méditerranéenne française de 1871 à 1940

*A geostrategic stake: the setting-up of the industries of armament on the French Mediterranean Coast from 1871 till 1940*

Ένα γεωστρατηγικό στοίχημα : η δημιουργία των εργοστασίων όπλων στη γαλλική μεσογειακή ακτή από το 1871 ως το 1941

Nabil Erouihane

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/ceb/10740>

DOI : 10.4000/ceb.10740

ISBN : 978-2-85831-293-1

ISSN : 2261-4184

### Éditeur

INALCO

### Édition imprimée

ISBN : 978-2-85831-294-8

ISSN : 0290-7402

### Référence électronique

Nabil Erouihane, « Un enjeu géostratégique : l'implantation des industries d'armement sur la côte méditerranéenne française de 1871 à 1940 », *Cahiers balkaniques* [En ligne], 45 | 2018, mis en ligne le 14 décembre 2018, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/ceb/10740> ; DOI : 10.4000/ceb.10740

---

Ce document a été généré automatiquement le 20 avril 2019.



Cahiers balkaniques est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 4.0 International.

---

# Un enjeu géostratégique : l'implantation des industries d'armement sur la côte méditerranéenne française de 1871 à 1940

*A geostrategic stake: the setting-up of the industries of armament on the French Mediterranean Coast from 1871 till 1940*

Ένα γεωστρατηγικό στοίχημα : η δημιουργία των εργοστασίων όπλων στη γαλλική μεσογειακή ακτή από το 1871 ως το 1941

**Nabil Erouihane**

---

- 1 Le présent article est une partie de notre thèse de doctorat, qui a pour sujet *Les relations de l'État français avec les entreprises d'armement, de 1870 à 1981*. On étudie ici quatre usines de production d'armes navales de la côte méditerranéenne française, fraction spatiale et temporelle d'un continuum plus large dont elle subit les effets. Pour en saisir, donc, le sens, une présentation brève des contextes politiques, économiques et militaires est nécessaire.
- 2 On peut parler d'unité politique de la France pendant ces 69 années, car le pays ne connaît qu'un seul régime politique institutionnel, la III<sup>e</sup> République, proclamée le 4 septembre 1870<sup>1</sup> et régie principalement par les lois constitutionnelles du 17 juillet 1875<sup>2</sup>. Elle a la particularité, trop souvent oubliée, et qui nous intéresse ici particulièrement, d'être née doublement de la guerre et de faire des préoccupations militaires, le fondement de son existence. Malgré de multiples crises politiques internes au régime<sup>3</sup>, ses gouvernements successifs n'ont eu que peu de différends stratégiques et ont maintenu en permanence deux axes majeurs<sup>4</sup>. Le premier est la préparation à une lutte terrestre contre l'Allemagne unifiée et ses alliés continentaux ou maritimes ; le second est le

soutien continu à l'expansion coloniale en Afrique et en Asie. Sur le plan strictement militaire, l'innovation technologique est ainsi, elle aussi, nourrie en permanence.

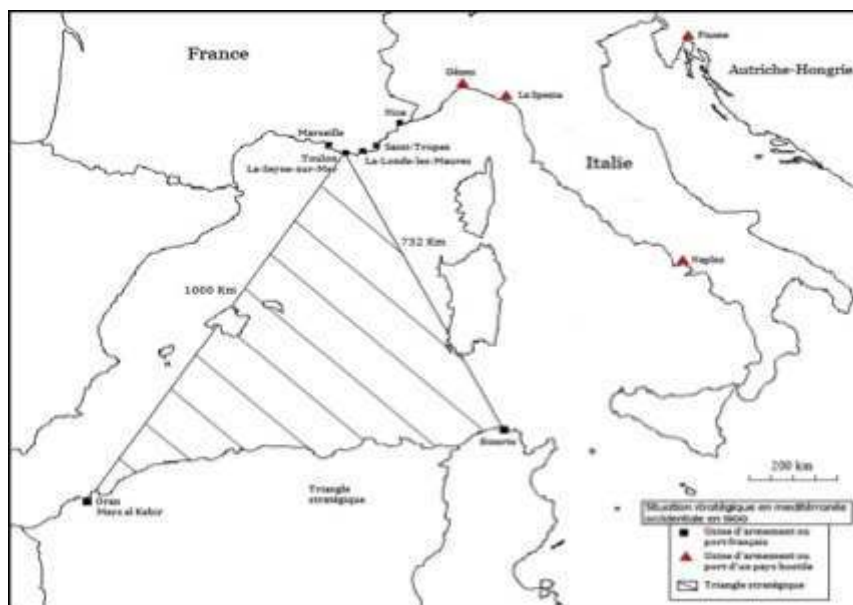
- 3 S'ajoute à cela une certaine homogénéité économique, reposant sur un triple phénomène, qui influe beaucoup sur les industries militaires de la fin du XIX<sup>e</sup> et du début du XX<sup>e</sup> siècle. C'est une croissance économique presque permanente tout au long de ces sept décades (sauf entre 1880 et 1890), tirée par les secteurs de tête de la deuxième industrialisation<sup>5</sup> ; mais c'est aussi l'importance grandissante des cadres techniciens et la concentration de plus en plus généralisée des industries.
- 4 Ces trois axes, que la bibliographie a traités avec abondance, méritent d'être liés dans notre étude plus restreinte pour mettre en question les raisons, autant conjoncturelles qu'idéologiques, qui ont poussé l'État français à stimuler la production d'armes navales sur ses rivages méditerranéens et à s'en assurer le contrôle. Si ces deux objectifs font office de finalité unique, les modalités et les temporalités d'exécution divergent.

## **Le port-arsenal de Toulon : pivot de la stratégie navale de la France en Méditerranée**

### **Le port de Toulon dans la stratégie française**

- 5 Le site et la situation géographique de l'arsenal de Toulon expliquent la centralité de ces unités de production dans la stratégie de l'État français. Il se trouve au centre des côtes méditerranéennes françaises, dominant avec facilité la mer Ligure à l'est (pour protéger Nice) et le golfe du Lion à l'ouest (pour protéger Marseille<sup>6</sup>). Le site est de très grande qualité, puisque le port et l'arsenal sont serrés au nord et à l'est de la petite rade, elle-même protégée par la grande rade, mettant à l'abri du mistral<sup>7</sup>. Néanmoins, l'avantage majeur de l'arsenal, qui est bien perçu par les différents gouvernements et les États-majors, est qu'il forme avec Mers-el-Kebir en Algérie et Bizerte en Tunisie<sup>8</sup>, un triangle de ports militaires qui offrait à la France l'illusion de dominer la Méditerranée occidentale<sup>9</sup>.

Figure 1. Situation stratégique de Toulon, Mers-el-Kébir et Bizerte en Méditerranée occidentale en 1900



Source : Nabil Erouihane, *Les relations entre l'État et les industries de l'armement en France : 1870-1981. De l'émission originelle à la naissance d'un système*. Thèse en cours.

- 6 Sa position exceptionnelle en fait le point de départ des expéditions coloniales depuis l'ouverture du canal de Suez. Il est utilisé pour les expéditions de conquête dans l'océan Indien (Madagascar, 1896-1905)<sup>10</sup>, en Asie de l'Est (Chine-Tonkin, 1881-1885)<sup>11</sup> et en Chine (1899-1905), qu'il s'agisse de blocus, de prises d'îles et d'exploration de fleuves ; il a permis aussi la conquête de la Tunisie en 1881 et la pacification de l'Algérie. Il a facilité également l'envoi de navires pour les opérations d'intimidation dans les Balkans, au Maroc<sup>12</sup>, au Levant et en Égypte. En outre, il participa activement à la conquête et à l'administration de l'AOF<sup>13</sup>, de l'AEF et de la Syrie mandataire en 1920. Alexandre Peyron, ministre de la Marine de Jules Ferry, en fait la « tête de ligne des Transports à destination de nos Colonies de la Mer des Indes et de l'Indochine »<sup>14</sup>. Sa proximité avec les côtes italiennes est également appréciable, puisque l'Italie est désignée comme ennemi maritime potentiel de la France ; son arsenal principal à La Spezia, et les grandes villes commerciales que sont Gênes et Naples sont désignés comme cibles dans les combats simulés de la Marine<sup>15</sup>, plaçant l'arsenal de Toulon, au cœur du dispositif d'attaque.

## La mutation des installations et l'évolution des productions

- 7 Toulon fait partie du 5<sup>ème</sup> arrondissement maritime avec un préfet maritime à sa tête. Étant donné son statut d'institution publique sous l'autorité directe du ministère de la Marine<sup>16</sup>, le port-arsenal connaît une série de grands aménagements qui doivent lui permettre de remplir son triple rôle<sup>17</sup> : la construction navale, la protection des navires en chantier (contre la houle, le vent et les incendies) et le stationnement de la flotte. De 1870 à 1875, l'arsenal amorce la modification de la nature de ses productions et de son aménagement. Il abandonne la production des plus grands bâtiments de la flotte, c'est-à-dire des cuirassés. Le *Revanche* et le *Savoie* sont mis en chantier en 1861, les derniers mis en chantier à Toulon le sont en 1872, ils sont finis en 1880 pour le *Magenta*, et

en 1882 pour le *Courbet*. L'arsenal se tourne donc vers la production de torpilleurs et de sous-marins pour des raisons de rentabilité, de complémentarité (avec les Chantiers de La-Seyne-sur-mer). Mais cette raison n'est pas unique, puisque l'engouement pour ces bâtiments est aussi dû à une école de pensée maritime de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la Jeune École<sup>18</sup>. Pour faciliter cette nouvelle production, l'activité se concentre sur le Mourillon. On construit en permanence de nouveaux bassins durant les deux décennies 1880 et 1890 (Missiessy et Castigneau) et l'on aménage le Grand Bassin Vauban de 1910 à 1927. L'importance croissante des installations pousse les ministres à lui adjoindre toujours plus de terrains, par achat ou par expropriation<sup>19</sup>. On modernise l'outillage et les installations de production à proprement parler avec de nouvelles machines et une chaudronnerie pour les forges ainsi que l'installation d'un laboratoire de chimie. Cela lui permet de produire quatre des torpilleurs numérotés français, des croiseurs cuirassés et des sous-marins, dont le *Rubis* construit en 1929. Pour soutenir cette activité, les gouvernements font voter des lois d'augmentation de crédit pour la production de navires, indépendamment des lois de finances, qui elles-mêmes, augmentent continuellement les crédits de la Marine et de constructions de bâtiments<sup>20</sup>.

Figure 2. Plan d'ensemble des bassins du port de Toulon en 1896



Source : Service historique de la Marine de Toulon, <http://www.netmarine.net/forces/operatio/toulon/arsenal.htm>

- 8 L'augmentation de cette production, et donc l'importance croissante de l'arsenal explique son organisation administrative. Le site industriel est totalement soumis à l'autorité de l'État avec une codification très stricte du statut des ouvriers par plusieurs décrets qui les hiérarchisent et leur donnent un numéro de matricule pour faciliter leur contrôle<sup>21</sup>. D'ailleurs, leur surveillance policière est secrètement organisée par le ministre et le préfet maritime, qui, dans des missives confidentielles, affirment vouloir prévenir « les connivences coupables » et « l'affiliation à des sociétés secrètes »<sup>22</sup>. On craint une infiltration par l'Internationale, c'est-à-dire par le syndicalisme socialo-communiste et son militantisme politique, mais on redoute également des infiltrations étrangères. Néanmoins, face au développement qualitatif et quantitatif de l'action ouvrière, le simple contrôle coercitif n'a plus été possible. L'État est passé à un contrôle plus souple, mêlant le légalisme et la négociation. La toute-puissance du conseil de discipline de l'arsenal

contre les revendications de la Fédération nationale des travailleurs réunis de la Marine de l'État est réaffirmée par la circulaire Delcassé du 24 juin 1912. Néanmoins, la Fédération a acquis une reconnaissance désormais légale<sup>23</sup>, puisqu'elle a un accès immédiat au ministre et à son cabinet pour les négociations<sup>24</sup>.

- 9 L'arsenal joue également un rôle de représentation diplomatique. Dans cette optique, l'organisation de visites pour des délégations étrangères a lieu plusieurs dizaines de fois chaque année avec des objectifs très précis. Elles concernent des militaires ou des civils alliés lorsqu'il s'agit de les inciter à acheter des navires français ou à affermir leur alliance avec la France.

## Les chantiers de La Seyne-sur-Mer : centre de la production des grands bâtiments de guerre

### Le rôle dévolu aux Chantiers par l'État

- 10 L'installation et l'épanouissement des Forges et Chantiers de la Méditerranée dans l'ouest de la petite rade toulonnaise sont une conséquence de la présence à Toulon du port, même de deux ports, distants de six kilomètres, qui dispensent l'État d'installer des défenses supplémentaires. Malgré le statut d'entreprise privée dont jouissait la société, on constate qu'elle entretenait des liens très étroits avec l'État, et ce depuis son origine. Elle fut fondée par un haut fonctionnaire<sup>25</sup>, Armand Béhic, inspecteur des Finances, directeur au ministère de la Marine, député et sénateur, connaissant parfaitement le fonctionnement de son principal client qu'était la Marine, aussi bien sur le plan du pouvoir législatif, des rouages administratifs que des préoccupations financières<sup>26</sup>. L'État exerce d'ailleurs une pression et un droit de regard de fait, par sa position de législateur tout puissant et de client principal, qui va jusqu'à l'autorisation accordée à la société de changer de forme par le décret de Jules Grévy du 29 juin 1882<sup>27</sup>. Le conseil d'administration et la direction des Chantiers connaissent parfaitement cette situation et demandent une autorisation au ministre par courrier pour toute action importante comme pour les exportations<sup>28</sup>. Par ailleurs, la forme très servile des demandes à la personne du ministre dénote clairement d'un rapport de soumission<sup>29</sup>, car les gouvernements successifs ont à plusieurs reprises interdit les exportations d'armes par décrets<sup>30</sup>. Le contrôle ne s'arrêtait pas là, puisque le conseil d'administration, en plus de subir la surveillance de l'avancement des travaux par les ingénieurs du ministère, devait discuter avec le ministre en personne des devis, adjudications et du déroulement des travaux<sup>31</sup>.

### L'évolution de la production vers la complémentarité

- 11 La relation particulière qu'entretiennent les Forges et Chantiers de la Méditerranée avec les pouvoirs publics pousse à la spécialisation de l'entreprise et à sa complémentarité avec l'arsenal de Toulon. Celui-ci abandonne la construction des cuirassés volumineux, ce qui fait des Forges l'entreprise toute désignée pour accomplir cette tâche. Ceci est d'autant plus souhaité qu'aucune flotte ne réside à La Seyne-sur-Mer, ce qui libère l'espace nécessaire pour fabriquer les coques géantes des cuirassés. En 25 ans, soit de 1870 à 1895, les Forges ont construit et livré pas moins de 215 bâtiments, dont 12 cuirassés, 22 croiseurs, 33 torpilleurs, 19 canonnières et 20 dragues. Parmi eux, l'on compte les

cuirassés *Tourville* et *Duperré*, terminés la même année, en 1876, le sous-marin *Gymnote*, en 1881, et le croiseur protégé *D'Entrecasteaux*, en 1896. L'activité des chantiers est telle, et à l'instar de l'arsenal de Toulon, qu'ils procèdent à l'achat de 22 hectares de terrains à partir de 1895. Depuis leur création, les FCM avaient aussi un atelier mécanique à Marseille auquel ils adjoignirent un chantier au Havre, leur permettant de maintenir leur niveau de production, tout en construisant des cuirassés aux grandes coques comme le *Paris*, lancé le 28 septembre 1912<sup>32</sup>.

- 12 La soumission quasi totale à l'État durant la Première Guerre mondiale<sup>33</sup>, pendant laquelle la production navale française est sacrifiée à l'armement terrestre contraint les Forges à fabriquer de l'artillerie dès 1914, ainsi que plus d'une dizaine de modèles de chars blindés pour le compte de l'armée de terre, dès 1916<sup>34</sup>, dont le *Seyne* de 68 tonnes. La deuxième partie des années 1910 fut assez difficile, car La Seyne n'est pas concernée par le programme Delcassé de 1914 qui devait ajouter 174 000 tonneaux aux 964 000 tonneaux de la flotte française. Mais la production reprend sur un rythme soutenu, dès 1920, avec la production de huit avisos dont l'*Amiens* et le *Montmirail*, le porte-avions *Béarn* en 1927, mais également le croiseur *Dupuy de Lôme* et le cuirassé *Porthuau* (sous-traité à Granville). Trois sous-marins sont commandés aux chantiers en 1929, *Monge* (1929), *Protée* (1930) et *Tonnant* (1934). Suivant le mouvement de réarmement naval des années 1930<sup>35</sup>, les chantiers ne chôment pas non plus dans les années 1930, et bien que dévolus à la fabrication de navires lourds, ils s'adaptent là encore aux desiderata de l'État, en construisant une partie de la flotte légère renouvelée par Georges Leygues. En sortent donc, trois contre-torpilleurs dont l'*Indomptable* et le *Montcalm* en 1933, puis six torpilleurs identiques dont le *Corsaire* et l'*Intrépide* en 1938<sup>36</sup>. Pour maintenir ce niveau de productions, les Forges réalisèrent des hausses de capital en 1920 (23 millions) et en 1937 (37 millions)<sup>37</sup>.
- 13 Elles ne se contentent pas de produire pour la Marine française, puisque les productions pour les pays étrangers sont nombreuses<sup>38</sup>. Les chantiers ont construit entre autres le pré-dreadnought *Pelayo* (1888), pour l'Espagne, le *Spetsai* (1889) et le croiseur *Navarchos Miaoulis* (1878) pour la Grèce, les croiseurs *Matsushima* (1890) et *Itsukushima* (1890), pour le Japon, les croiseurs *Bayan* (1900) et *Amiral Makarov* (1906) et le pré-dreadnought *Tsarevich* (1902), pour la Russie. L'indispensable autorisation de l'État pour ces constructions et ces ventes fait des Forges un des instruments de la diplomatie française. On note bien que les clients de l'usine suivant le moment des ventes sont souvent des alliés de la République. C'est assez évident pour les Grecs, épaulés face à l'Empire ottoman et les Russes, après la signature de la convention militaire en 1892.

## La tardive production de torpilles françaises

### Évolution stratégique et innovation technologique

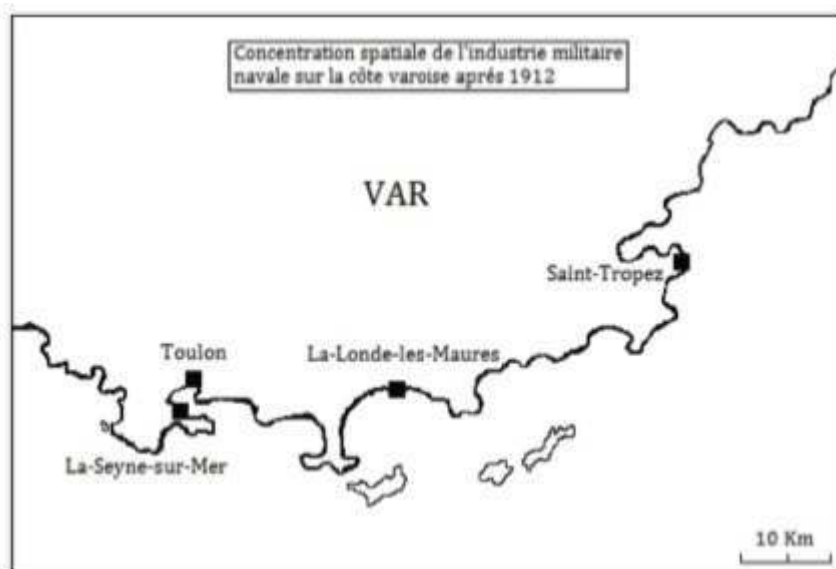
- 14 L'invention de la torpille automotrice a été faite en Autriche, par l'ingénieur anglais Robert Whitehead<sup>39</sup>. Les nouvelles théories de la Jeune École poussent l'État français à s'en procurer, bien qu'il n'ait pas sa propre industrie de torpille moderne. La dépendance vis-à-vis de l'étranger était patente, puisque la marine française s'approvisionnait auprès des usines du Britannique à Fiume<sup>40</sup>. Cette situation comportait une dangerosité stratégique, car l'Autriche-Hongrie, pays de production, était désignée par les États-majors français comme l'un des ennemis potentiels<sup>41</sup>. S'ajoutait à cela le fait que



Whitehead était un Anglais encore lié à la mère-patrie qui, avant l'Entente cordiale en 1904, était la principale rivale maritime et coloniale de la France. Whitehead fournissait toutes les puissances possédant des torpilleurs et des sous-marins, faisant des caractéristiques techniques de l'armement français, une information connue de ses ennemis. En outre, Fiume, lieu de production de Whitehead, faisait partie des terres irrédentes convoitées par les expansionnistes italiens, principaux ennemis maritimes en Méditerranée occidentale, ce qui rendait ce territoire peu sûr pour les approvisionnements futurs, et faisait de l'usine une cible stratégique de choix<sup>42</sup>. À la mort de Robert Whitehead, le 14 novembre 1905, l'entreprise est rachetée par Vickers et Armstrong Whitworth & Co, qui en devient l'actionnaire majoritaire, faisant passer complètement l'entreprise dans le giron britannique.

- 15 Parallèlement, Schneider, fidèle producteur d'artillerie de la France est sollicité par son client pour installer un atelier de réglage de torpilles en 1907 à La Londe-les-Maures, commune située entre Saint-Tropez et Toulon. Il ne disposait point encore du savoir-faire technologique pour produire ces torpilles ; donc ses installations qui ont coûté 4 millions de francs de 1908 à 1914, n'étaient qu'un atelier de réglage des gyroscopes, un laboratoire de recherche et d'essais, ainsi que d'un bureau d'observations avec des appareils d'optique<sup>43</sup>.
- 16 Ce n'est que lorsque Whitehead, alors propriété de Vickers-Zaharoff décide de s'installer en France en 1912<sup>44</sup>, que Schneider se lance dans un bureau d'études aux Bormettes, en 1912 puis dans un grand atelier à La-Londe, en 1913. Avant la Première Guerre mondiale, l'entreprise avait fabriqué 234 torpilles. Comme toute entreprise privée, elle subit la volonté de l'État dirigiste de la Première Guerre mondiale et construisit des moteurs électriques. Après cet intermède, l'usine continua son développement avec la construction par Schneider d'une ligne de chemin de fer pour transporter la main d'œuvre et le matériel. En 1921, l'usine s'intègre davantage dans le système varois de production d'armes navales, en réalisant le montage de torpilles étudiées et essayées à Toulon.

Figure 3. Concentration spatiale de l'industrie militaire navale sur la côte varoise après 1912



Source : Nabil Erouihane



## La reprise en main par l'État

- 17 La Société française des torpilles Whitehead est fondée en novembre 1912 par Whitehead Torpedo Ltd, Vickers Ltd et Armstrong-Whitworth. Mais l'autorité en revenait à l'actionnaire majoritaire, représenté par son directeur, le comte Edgar von Hoyos. Elle fabriqua des torpilles, des tubes-torpilles et des mines sous-marines avec un capital initial de 735 000 francs. Son conseil d'administration représentait tous ces actionnaires avec le vice-amiral Aubert, comme président. Il était le représentant des intérêts de l'État français au sein de l'entreprise, avec un rôle de surveillance, mais aussi d'influence dans la gestion et dans les décisions importantes. Sa nomination à ce poste était une condition de l'implantation de l'entreprise en France<sup>45</sup>, montrant que l'État ne pouvait souffrir de laisser une entreprise d'armement sur son sol, hors de son contrôle.
- 18 Jusqu'à sa cession forcée à un groupe d'entreprises françaises, l'usine de Saint-Tropez était en des mains anglo-germaniques<sup>46</sup>. Cette situation a duré une dizaine d'années. En 1914, la marine française lui commanda 150 torpilles. Pendant la Première Guerre mondiale, l'usine dut adapter sa production à la demande de l'État en armes terrestres, en fabriquant des obus. Entre 1917 et 1922, les 150 torpilles sont livrées, auxquelles s'ajoutent cent pour la marine italienne. En 1922, la France commande 150 autres torpilles puis 100 en 1924<sup>47</sup>.
- 19 Cependant, très vite, l'État, dans la seconde moitié des années 1920, commence une reprise en main de l'usine Whitehead. Pour pallier tous les désavantages d'avoir une filiale étrangère comme fournisseur, il menace Whitehead d'arrêter ses commandes s'il ne vend pas l'usine à une entreprise française, ce qui est fait le 5 novembre 1925 pour les Société des Batignolles et Firminy. L'affaire fut indiquée à la SCB [*Société de Construction des Batignolles*] par Louis Lorieux, ingénieur des Ponts et Chaussées lié à la famille Gouin II<sup>48</sup>. Les commandes vinrent d'Italie, d'Espagne, de Grèce, de Turquie, de Finlande, de Lettonie et d'Estonie. La Marine, très favorable à la SCB, a mis à sa disposition l'ingénieur du Génie maritime Strohl, spécialiste des torpilles [ils étaient seulement trois en France : deux à Toulon et un chez Schneider] à Toulon<sup>49</sup>. Le 5 novembre 1925, un accord est passé entre Whitehead, SCB et SAC Firminy [*Société anonyme des aciéries et forges de Firminy*]<sup>50</sup> pour la cession du capital de 735 000 fr. pour 165 000 £. Le 10 novembre, les deux entreprises françaises prennent le contrôle, chacune de 47,5 % du capital, laissant 5 % à André Vincent<sup>51</sup>, président de la Banque Nationale de Crédit et actionnaire de la SCB. Pour baisser le prix de revient, les entreprises sous-traitent une partie des torpilles à d'autres de leurs filiales [Paris et Nantes]. Le capital est augmenté pour atteindre 7 millions de francs en 1927, avec l'émission de 14 000 actions ne pouvant être détenues que par des Français. En 1929, il est porté à 15 millions puis à 25 millions en 1930<sup>52</sup>. En difficulté, Firminy vend alors des parts à SCB qui devient majoritaire [de deux actions] faisant de son directeur administrateur général Albert Lebert<sup>53</sup>, l'homme d'importance de l'entreprise.
- 20 L'État a usé de sa place de client privilégié pour faire pression sur ces entreprises de taille assez réduite. Cependant, il va encore plus loin pour s'octroyer l'exclusivité d'une technologie militaire rare, en incluant les usines de Schneider et Whitehead dans les entreprises nationalisées par le Front populaire en 1936 et 1937. L'influence de l'idéologie socialiste, autant que l'intérêt électoral pousse le gouvernement de Léon Blum à faire voter la loi du 11 août 1936 sur la nationalisation des usines de guerre<sup>54</sup> qui place

directement les deux usines sous l'autorité de l'administration de la marine qui s'y installe respectivement le 4 février 1937, et le 7 avril 1937<sup>55</sup>. Cependant, l'idéologie n'a pas été le seul moteur de cette décision. Les deux fabriques sont réunies au sein de l'Établissement de Construction d'Armes navales qui permettent une plus grande intégration de l'industrie militaire de la côte. L'usine de La Londe fut destinée à la fabrication après les plans faits à Toulon et les études faites à Saint-Tropez. C'était donc aussi une logique purement économique et gestionnaire, permettant de spécialiser les unités géographiques avec une concentration des compétences et une baisse du coût de revient et donc du prix d'achat de la torpille.

## Conclusion

- 21 Pour synthétiser tout ceci, on peut affirmer que l'État français a parfaitement saisi les impératifs stratégiques que lui imposait sa géographie méditerranéenne. Dans cet espace, ses objectifs étaient de protéger ses côtes, d'avoir une base de lancement pour une partie importante de ces expéditions impérialistes et hégémoniques, et d'avoir une supériorité stratégique certaine en Méditerranée occidentale après son éviction de la Méditerranée orientale en 1882 à la fin de la guerre anglo-égyptienne. Les moyens pour atteindre ces objectifs étaient clairement définis : contrôler complètement une industrie militaire navale fortement capitalistique, concentrée géographiquement, immédiatement disponible et à la pointe de la technologie. On peut affirmer que ces objectifs ont été remplis par différents modes opératoires : la gestion directe, le contrôle indirect, l'influence, l'infiltration, les pressions et enfin la nationalisation. Cette situation fait qu'en 1939, au déclenchement du second conflit mondial, la Méditerranée occidentale est bien le pivot de la puissance navale française pour la sécurité de son empire, représentant un enjeu important pour les puissances contendantes.

---

## BIBLIOGRAPHIE

### Monographies et articles de revues

AUBE Théophile, 1882, « La guerre maritime et les ports militaires de la France », *Revue des Deux Mondes*, Tome 50, Paris.

AUBE Théophile, 1885, « Défense nationale, défense des colonies », in *Atlas Colonial*, H. Mager éditions, Paris.

AUBLET Édouard Edmond, 1894-1895, *La guerre au Dahomey, 1888-1893, 1893-1894 : d'après les documents officiels*, Berger-Levrault, Paris, 166 p.

BADIN Adolphe, 1895, *Jean-Baptiste Blanchard au Dahomey : journal de la campagne par un Marsouin*, Armand Colin, Paris, 309 p.

BEAUD Claude, 1995, « Les Schneider marchands de canons [1870-1914] », *Histoire, économie et société*, Volume 14, Numéro 1, p. 107-131.

BOURLOTON Edgar, COUGNY Gaston & ROBERT Adolphe, 1890, *Dictionnaire des Parlementaires français : depuis le 1<sup>er</sup> mai 1789 jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1889*, Bourleton, Paris.

BRUNEL Anne, 1995, *La Société de construction des Batignolles de 1914 à 1939 : histoire d'un déclin*, École des Chartes, Paris, 362 p.

CARRÉ Jean-Jacques, DUBOIS Paul & MALINVAUD Edmond, 1974, *Abrégé de la croissance française : un essai d'analyse économique causale de l'après-guerre*, Seuil, Paris, 288 p.

De LANESSAN Jean-Louis, 1885, *La Tunisie*, Félix Alcant, Paris.

De OLIVEIRA Mathieu, « Armand Béhic [1809-1891] », in CARDONI Fabien, CARRÉ DE MALBERG Nathalie & MARGAIRAZ Michel, 2012, *Dictionnaire historique des inspecteurs de Finances 1801-2009, Dictionnaire thématique et biographique*, Institut de la gestion publique et du développement économique, Paris, 1131 p.

FRANKESTEIN Robert, 1980, « Intervention étatique et réarmement en France 1935-1939 », *Revue économique*, Volume 31, Numéro 4, p. 743-781.

GAIGNEBET Jean-Baptiste, 1948, « Les chantiers de constructions navales de La Seyne », *Revue de géographie alpine*, volume 36, n° 3, p. 411-424.

GOUGEARD Auguste, 1884, *La marine de guerre, son passé et son avenir : cuirassés et torpilleurs*, Berger-Levrault, Paris, 108 p.

LE MOAL Frédéric, 2010, « L'Adriatique, les enjeux d'un front secondaire », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 81, p. 63-73.

*Les expériences maritimes de 1886 : la campagne de printemps de l'escadre et de la division des torpilleurs*, 1866, Berger-Levrault, Paris.

LOIR Maurice, 1894, *L'Escadre de l'amiral Courbet : Notes et souvenirs*, Berger-Levrault, Paris, 324 p.

MANGIN Laurent, 1904, *Toulon : sa rade, son port, son arsenal, son ancien bagne*, Imprimerie André Lions, Toulon.

Ministère de la Marine, 1913, *les opérations de la marine au Maroc [1907-1908] rédigé sous la direction de l'amiral Philibert, par le capitaine de frégate Fossey et le lieutenant de vaisseau Godard*, Imprimerie nationale, Paris.

MOINE Jean-Marie, 2006, « Basil Zaharoff [1849-1936], le "marchand de canons", *Ethnologie française*, 2006/1, vol. 36, p. 139-152.

*Société anonyme des aciéries et forges de Firminy*, 1874, Lahure, Paris.

ROPE Charles, 1888, *Opérations sur les côtes de la Méditerranée et de la Baltique au printemps de 1888 : Rome & Berlin*, Berger-Levrault, Paris.

## Archives

JO du 05/09/1870, n° 244, p. 1.

JO du 18/07/1875.

JO du 02/07/1882, n° 179, p. 2.

JO du 27/11/1889, n° 321, p. 5889.

JO du 18/03/1897, n° 172, p. 5619.

JO du 02/10/1898, n° 267, p. 6162.

JO du 22/06/1900, n° 167, p. 3991.

JO du 04/10/1900, n° 269, p. 6544

JO du 14/06/1907, n° 159, p. 4140.

JO du 15/05/1912, n° 133, p. 4465.

JO du 21/05/1912, n° 138, p. 4632.

JO du 26/06/1912, n° 172, p. 5619.

JO du 15/05/1912, n° 133, p. 4465.

JO du 26/06/1912, n° 172, p. 5619.

JO du 12/08/1936, n° 188, p. 8674.

SHD (Service historique de la Défense) : BB8 752.

SHD : BB8 758.

SHD : BB8 767.

SHD : BB8 771.

SHD : BB8 776.

## NOTES

1. JO du 05/09/1870, n° 244, p. 1. Les premières mesures de cette République sont de nature militaire, comme le décret qui rend « La fabrication, le commerce et la vente des armes [...] absolument libres ». Cette République est militariste, dans son essence même, non seulement à cause de sa double fondation lors d'une guerre, puis d'un conflit civil, mais surtout à cause de l'idéologie et de l'attitude très agressive de ses fondateurs (Gambetta puis Thiers). Le premier parle de son régime, comme d'une « République de combat à outrance » et se félicite dans une circulaire du 5 novembre 1870 de l'augmentation de la production d'armes jadis bloquée par des « lois funestes ».

2. JO du 18/07/1875. Cette loi est d'un intérêt militaro-politique certain puisqu'elle vient légaliser et légitimer le pouvoir quasi exclusif *de facto* qu'avaient les chefs de l'exécutif et leurs administrations sur la chose militaire, notamment avec les articles 8 et 9 du texte. Dès que le vote de la loi de finances est acté, les parlementaires n'ont plus qu'un contrôle réduit sur le déroulement des constructions d'armes ou sur leur achat.

3. La crise institutionnelle de 1877, la crise boulangiste, les affaires Dreyfus, celle des fiches en 1904 et les manifestations du 8 février 1934.

4. Ceci relève à première vue d'un paradoxe, lorsque l'on compare les idéologies des différents chefs de gouvernement et de leurs ministres. Malgré cela, leurs conceptions de l'État et des armées ne sont éloignées que par des nuances.

5. CARRÉ, DUBOIS & MALINVAUD, 1974, p. 19.

6. La cité n'a pas seulement un intérêt comme grand port de commerce, son importance est aussi stratégique comme port de départ pour les troupes coloniales : MORIENVAL, 1893, p. 26.

7. MANGIN, 1904, p. 25-26. Son témoignage est précieux, puisqu'il a été autorisé par le préfet maritime « à visiter en détail » l'arsenal varois.

8. LANESSAN, 1885, p. 202.

9. En 1886, *les expériences maritimes de 1886 : la campagne de printemps de l'escadre et de la division des torpilleurs*. Les grandes manœuvres tournent autour de la défense du port de Toulon et de la Corse face à une attaque venue du sud qui ne saurait être qu'anglaise ou italienne. En réalité, et de l'aveu même de certains décideurs, ce triangle stratégique donnait à la France une supériorité à la marine française dans la bataille sur toutes les autres forces navales, la Royal Navy exceptée, jusqu'à l'Entente cordiale en 1904. Face aux Anglais, le triangle n'a pour but que de peser dans les négociations.

10. Service historique de la Défense : BB8 776. Circulaire du 17 octobre 1884, ministre de la Marine au préfet maritime de Toulon.

11. LOIR, 1894.

12. Ministère de la Marine, 1913, *les opérations de la Marine au Maroc (1907-1908) rédigé, sous la direction de l'amiral Philibert, par le capitaine de frégate Fossey et le lieutenant de vaisseau Godard*.

13. BADIN, 1895, AUBLET, 1894-1895.

14. SHD : BB8 776. Lettre du ministre de la Marine au préfet maritime de Toulon du 17 octobre 1884.

15. SHD : BB8 752. La hiérarchie militaire française désigne ces lieux comme cibles. En témoignent les lettres du 21 mars 1874, échangées entre les ministres de la guerre et de la marine sur la qualité des défenses maritimes transalpines.

ROPE, 1888. Dans ce grand *Kriegsspiele* simulant une guerre maritime menée par la marine française en Baltique et en Méditerranée, une attaque rapide de La Spezia est prévue, en même temps qu'un débarquement d'un corps expéditionnaire, la destruction des voies ferrées littorales et des combats navals contre la marine italienne.

16. Tous les aspects de la vie de l'arsenal sont sous l'autorité du ministre et de son administration centrale. Cela est vrai d'un point de vue légal, puisque des directeurs de l'arsenal sont soumis à l'autorité administrative et réglementaire du préfet maritime de Toulon, mais aussi d'un point de vue factuel, puisque le ministre de la Marine traite des caractéristiques techniques des bâtiments à différentes échelles temporelles. Il reçoit un rapport annuel, transmis par le comité d'examen des travaux de la marine de tous les arsenaux, il a des réunions hebdomadaires au ministère avec son directeur du matériel et il est en contact permanent avec des amiraux, l'inspecteur général et le directeur du matériel par notes confidentielles et conférences « secrètes » lorsqu'il s'agit de traiter des caractéristiques techniques des bâtiments (BB8 752 : Note du 17 février 1876).

17. JO du 02/10/1898, n° 267, p. 6162. Par ce décret du 7 septembre signé par Félix Faure et par le ministre de la Marine Édouard Lockroy, la Marine prend le contrôle d'un terrain militaire à Toulon.

18. Cette école n'a jamais dominé au point d'imposer ces vues, mais un de ces membres, l'amiral Aube, et un de ses partisans, Auguste Gougeard, ont tous les deux été ministre de la Marine. Guerre de course, importance géostratégique des colonies et concentration

industrielle concordent avec les évolutions de la production, mais la guerre d'escadre de grands navires n'est pas abandonnée. Les deux types de navires ont coexisté.

AUBE, 1882 ; AUBE, 1885.

GOUGEARD, 1884.

**19.** JO du 18/03/1897, n° 172, p. 5619. Loi du 12 mars 1897, promulguée par Félix Faure et contresignée par les ministres Billot (Guerre), Louis Barthou (Intérieur) et Georges Cochery (Finances).

**20.** JO du 27/11/1889, n° 321, p. 5889.

**21.** Déjà, un décret du 12 janvier 1892 du ministre Édouard Barbey avait organisé le personnel ouvrier des arsenaux. Mais, c'est entre les années 1900 et 1912, qu'une législation de plus en plus solide et détaillée est produite pour clarifier leur situation.

JO du 22/06/1900, n° 167, p. 3991. Dans le rapport précédent le décret du 21 juin 1900, que remet le ministre de la Marine, Lanessan, au président Émile Loubet, il reconnaît que l'importance nouvelle qu'il donne aux représentants ouvriers dans l'augmentation de leurs collègues est une disposition tactique pour faire cesser les « incriminations incessantes que provoque dans le personnel ouvrier de nos ports » le pouvoir arbitraire des chefs de service.

JO du 04/10/1900, n° 269, p. 6544. Dans une note du même ministre du 3 octobre 1900, adressée à ses vice-amiraux et aux chefs des établissements sous son autorité, il leur explique que les primes accordées aux ouvriers des arsenaux, par le décret du 2 octobre, avaient pour objectif de les pousser « à augmenter leur rendement ».

JO du 14/06/1907, n° 159, p. 4140. Les articles 30 et 31 du décret du 13 juin 1907, du ministre Gaston Thomson, règle la discipline stricte à laquelle sont soumis les arsenaux. JO du 15/05/1912, n° 133, p. 4465. Le rapport du ministre Delcassé au président de la République Armand Fallières du 12 mai 1912, précédant le décret de la même date, rappelle que cette réforme se fixe pour but de rétablir dans ses avantages, « l'autorité responsable, dont le droit de récompense est la prérogative la plus précieuse et la plus essentielle ». En somme, elle lui permet de contrôler l'activité des ouvriers non pas négativement, mais positivement par l'avancement. « En ce qui concerne la discipline, le décret accroît les pouvoirs des ingénieurs, des directeurs et des préfets maritimes » : c'est le pouvoir de l'administration militaro-technique sur la main d'œuvre jugée comme devant être un facteur de production docile. Celle-ci accepte sa condition, car lui est octroyée la représentation symbolique dans les conseils de discipline et une augmentation des salaires. Le décret prévoit sept types de sanctions, notamment la mesure contre les grèves de l'article 17-3 qui provoque « une rupture de contrat entre l'ouvrier et l'État » en cas d'absence de plus de quinze jours.

JO du 21/05/1912, n° 138, p. 4632. L'article 8 du décret de Delcassé du 18 mai 1912 place les ouvriers auxiliaires (non matriculés) sous le même régime de discipline et de sanctions que les autres accroissant davantage son contrôle sur tout le personnel.

JO du 26/06/1912, n° 172, p. 5619.

JO du 15/05/1912, n° 133, p. 4465. Le décret du 12 mai 1912, signé par Armand Fallières et contresigné par Delcassé, va même jusqu'à fixer la proportion de chaque catégorie d'ouvriers.

**22.** SHD : BB8 767. Circulaire confidentielle du ministre de la Marine du 6 juin 1876 : L'amiral Fourichon, fraîchement nommé, demanda aux préfets maritimes de placer

encore plus étroitement sous surveillance policière, les ouvriers des arsenaux. La réponse du préfet de Toulon arrive deux jours plus tard, pour annoncer à son supérieur que quelques ouvriers socialistes se sont organisés clandestinement pour revendications sociales et qu'ils sont pistés par la police.

23. JO du 26/06/1912, n° 172, p. 5619. Dans une instruction de Delcassé, le conseil de discipline émet un avis sur le jugement de l'ouvrier incriminé, transmis au préfet maritime directement sous l'autorité du ministre, qui statue sur son cas. Cette circulaire ne fait en réalité que clarifier les procédures prévues par les trois décrets d'organisation du personnel ouvrier des ports-arsenaux militaires.

24. Fédération nationale des travailleurs réunis de la Marine de l'État, *4<sup>ème</sup> Congrès tenu à Paris*, Toulon : Petit Var, 1905, p. 7. Les représentants ouvriers y contestent une circulaire disciplinaire de Camille Pelletan.

25. DE OLIVEIRA, 2012 ; ROBERT & COUGNY, 1890, p. 238. Fils du banquier Louis Béhic et d'Henriette de Montrogon de Salvert, licencié de droit, Inspecteur des finances, attaché à la trésorerie de l'armée lors de l'expédition d'Alger, en 1830, puis directeur du contrôle et de la comptabilité générale au ministère de la Marine. Il devient directeur de forges et hauts fourneaux de Vierzon, avant d'être conseiller d'État en 1849. En 1853, il est inspecteur général des Messageries maritimes, puis membre du conseil d'administration et enfin président. Il s'occupe du transport militaire de la guerre de Crimée en 1854 et achète les chantiers navals de La Seyne-sur-Mer en 1856, pour fonder la Société des Forges et chantiers de la Méditerranée. Il est par la suite seulement député et sénateur. Il se maria à Suzanne Doumerc, fille de Louis Doumerc, munitionnaire général des Vivres, banquier, et d'Amélie de Chapeaurouge. Ce sont des fonctionnaires et de banquiers d'élite unis à la noblesse.

26. GAIGNEBET, 1948, p. 411-424. Spéc. p. 417. Bien qu'A. Béhic soit un cadre de la bourgeoisie bonapartiste (il siégea au Sénat de 1876 à 1879 dans le groupe, *L'Appel au peuple*), cela n'a pas empêché les Forges de fournir à Gambetta, 340 bouches à feu et 1200 prolonges d'artillerie, en 1870, contre les Prussiens. Cette absence de loyauté politique, alors que Gambetta était violemment anti-bonapartiste, est assez fréquente dans les entreprises d'armement. Leur soutien va aux forces étatistes et centralisatrices, avec assez peu d'intérêt pour les détails idéologiques, dans la mesure où la propriété privée et l'accroissement des dépenses militaires sont assurés. Il a également fourni plusieurs bâtiments de guerre aux Versaillais et au gouvernement monarcho-conservateur du maréchal de Mac Mahon et du duc de Broglie.

27. JO du 02/07/1882, n° 179, p. 2. La Société nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée obtient, en accord avec son conseil d'administration présidé par A. Béhic, le statut de société anonyme tel que prévu par la loi du 25 juillet 1867.

GAIGNEBET, 1948, p. 417. Par ailleurs, les FCM comptent quelques transfuges d'importance, comme l'ingénieur en chef et administrateur, Lagane, issu du corps du Génie maritime.

28. SHD : BB8 771. On peut prendre comme exemple la demande faite par le conseil d'administration de l'entreprise, le 22 septembre 1874, par lettre au ministre, pour vendre des boulets à la Chine. Le ministre donne son accord par une missive expédiée quatre jours plus tard, le 28 septembre. L'argumentaire des administrateurs, donne tout son sens au rôle stratégique que jouent ces industries. Ils affirment que cela donnerait « un nouvel aliment pour nos chantiers et ateliers ». Ils expliquent aussi qu'il faut saisir cette occasion pour « notre industrie nationale, et ne pas la laisser à des constructeurs



étrangers ». Ils mettent ici en relief la convergence des intérêts des entreprises d'armement avec l'État français, qui consiste pour les premiers à réaliser des bénéfices, tout en permettant au second d'accroître son influence diplomatique et de lutter contre le sous-emploi.

29. SHD : BB8 771. Les remerciements personnels envoyés au ministre de la Marine par les Chantiers et Forges de la Méditerranée, le 9 novembre 1878, pour leur avoir confié la construction du grand croiseur à batterie, *Le Tourville* en 1873, fini en 1876. L'extrême soumission présente dans la forme de cette missive, ne laisse que peu de doute quant à l'attachement vital de l'entreprise aux commandes de l'État.

30. Vers l'Espagne (1873 et 1876), puis vers l'Afrique du Nord en 1881 et la Chine, avant une interdiction générale en novembre 1915.

31. SHD : BB8 771. Le premier cas de figure est attesté par une lettre du 21 avril 1876 à propos du croiseur *Tourville*, et le second concerne les bâtiments de transports de type *Mytho* à coque en fer, par une lettre du 21 juillet de la même année.

32. GAIGNEBET, 1948, p. 418.

33. Avec le ministère de l'Armement d'Albert Thomas.

34. GAIGNEBET, 1948, p. 418.

35. FRANKESTEIN, 1980, p. 751.

36. GAIGNEBET, 1948, p. 421.

37. GAIGNEBET, 1948, p. 419.

38. GAIGNEBET, 1948, p. 417.

39. Robert Whitehead invente la première torpille autopropulsée en 1866. Sa première commande lui vient de la marine autrichienne en 1868, mais son grand contrat de fabrication sous licence en Angleterre est signé avec la Royal Navy en 1872. Sa grande usine était à Fiume, sur la côte adriatique austro-hongroise. Ce monopole technologique lui a permis de vendre 800 torpilles à la France, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, le Royaume-Uni, le Danemark, la Russie, le Japon, l'Argentine et la Suède.

40. SHD : BB8 758. À cet égard, la procédure d'achat des torpilles par le ministère de la Marine auprès de l'industriel britannique démontre le danger qu'occasionne pour la France l'achat d'armes auprès d'une industrie étrangère. La triple relation entre le ministre de la Marine, l'ambassade de France à Vienne et Whitehead le prouve. En juin 1878, le simple fait d'avoir accès au plan des torpilles anglo-autrichiennes, présente une difficulté, puisque c'est l'ambassade de France qui est chargée de les transmettre au ministre, après que celui-ci en ait fait la demande à Whitehead en personne. Le ministre est parfaitement conscient de cette difficulté, et souhaite dans une lettre à l'ambassadeur, le 28 juin 1878, que « ces tracés ne tombent pas en des mains indiscretes ».

41. LE MOAL, 2010, p. 63-73. C'était une puissance membre de la duplice, mais surtout un agent de l'influence germanique au bord de la Méditerranée par son autorité dans la péninsule balkanique.

42. Journal *Jour de Guerre* du 14/08/1916. La fabrique Whitehead de Fiume fut bombardée par l'aviation italienne le 11 août. La ville passe sous diverses autorités avant son annexion par l'Italie en 1924, ce qui prouve que ces craintes étaient réelles.

43. BEAUD, 1995, p. 120.

44. Afin d'éviter les droits de douane et les coûts de transport pour un client régulier aux commandes importantes.

45. Il est chef d'état-major de la Marine en 1912, et connaît parfaitement l'enjeu géostratégique de la région puisqu'il a commandé la base de Bizerte et surtout, qu'il a été le signataire du projet de convention navale avec la Russie le 16 juillet 1912, ainsi que de la convention pour l'échange de renseignements entre les marines russe et française.

46. En effet, si Vickers-Zaharoff était majoritaire, une grande partie des actionnaires était liée encore à la famille Whitehead, et par elle, à des cercles de pouvoir allemands et autrichiens. Robert Whitehead avait marié ses enfants, tous actionnaires, à des membres de la noblesse germanique ou anglaise. Sa fille Alice Whitehead (1851-1936) épouse Georg Anton Graf von Hoyos. Leurs enfants qui eurent les situations les plus importantes sont Edgard von Hoyos (1875-1952), responsable dans l'entreprise française, et le comte Alexander von Hoyos, chef de cabinet au ministère des Affaires étrangères austro-hongrois en 1914. Marguerite (1871-1945) von Hoyos devient elle, princesse von Bismarck en épousant Herbert, le fils du chancelier. Leopoldine Camilla von Hoyos (1870-1835) fut mariée à Ludwig von Plessen-Cronstern, diplomate plénipotentiaire allemand. Son fils, Sir James Beethom Whitehead (1858-1928) est, quant à lui, resté très lié aux milieux de pouvoir anglais à tel point qu'il fut anobli pour son service rendu au Foreign Office comme plénipotentiaire britannique dans le royaume de Serbie de 1906 à 1910. Son mariage avec Marian, la fille du parlementaire vicomte de Midleton en fait le beau-frère du comte William St John Fremantle Brodrick, secrétaire d'État à la Guerre. Son frère aîné, John Whitehead, fut marié à la fille d'August Johan Graf Breuner von Enkevoirt (fils d'un aristocrate [Breuner], parlementaire, propriétaire terrien et capitaliste). De cette union est née Agathe (1891-1922) mariée à Georg von Trapp, officier supérieur de la marine austro-hongroise. Ellen Whitehead épousa successivement deux officiers de marine, l'allemand Ludwig Hassenpflug, fils du Premier ministre hessois, puis Sir Charles Drury, amiral de la Navy. Enfin, sa dernière fille prit pour époux, un ingénieur de Whitehead, Annibale Plösch. MOINE, 2006, p. 144. Malgré tout, par l'intermédiaire de Zaharoff, la firme avait des attaches avec les élites françaises. Elle fournissait la France pendant le premier conflit mondial et Michel Clemenceau, fils du « Tigre », était l'« un des dirigeants de la filiale française de Vickers-Armstrong ».

47. BRUNEL, 1995, p. 151.

48. *Ibidem*.

49. BRUNEL, 1995, p. 152.

50. *Société anonyme des aciéries et forges de Firminy*, 1874, Lahure, Paris. Cette entreprise, comme presque toutes les grandes entreprises de métallurgie, a fabriqué des pièces d'artillerie et des projectiles pour le compte de la Marine.

51. Il est aussi administrateur d'une vingtaine de sociétés à base coloniale.

52. BRUNEL, 1995, p. 153.

53. Cette société était liée à l'État pour diverses raisons et par plusieurs biais. D'abord, sa forte implication dans les colonies en faisait un allié organique de la marine, conquérante et administratrice de l'Empire. Elle eut, de plus, comme président de son conseil d'administration, le colonel Étienne Thouzellier de 1926 à 1928. Parmi les actionnaires de l'entreprise, l'on trouve des partenaires financiers liés à l'État français par ailleurs,

comme les banques Lazard, Rothschild, les Rodrigues-Henriques et Einchthal. Le réseau humain indispensable dans les relations entre les élites est également présent. Albert Lebert et son fils Jean sont de parfaits représentants des élites françaises, insérés dans de multiples réseaux familiaux, bancaires, industriels et confraternels. Louis Lerieux, ingénieur, intermédiaire entre l'État et la société, est marié avec la fille de Jules Édouard Goüin, régent de la Banque de France et président de la SCB, petit-fils d'Abraham Édouard Rodrigues-Henriques, lié par sa fille, Félicité, aux Eichthal. Son fils, Ernest II Goüin devient président en 1931. Son autre grand-père était aussi régent de la banque de France. Sur le plan de l'État, c'est le socialiste Alexandre Millerand qui est le plus lié aux membres de ce réseau industrialo-bancaire. Jean Millerand, son fils, est le gendre d'Albert Lebert ; Jacques, son autre fils est le gendre de Christian Lazard (Associé de la banque) et Marthe, sa fille, est mariée au petit-fils d'Eugène d'Eichthal. En somme, sur le plan sociologique, il s'est agi pour l'État français de soustraire la société à l'autorité d'un réseau élitare familial militaro-industriel anglo-germanique pour la livrer à un réseau industrialo-bancaire à base nationale.

54. JO du 12/08/1936, n° 188, p. 8674.

55. BRUNEL, 1995, p. 154.

---

## RÉSUMÉS

L'auteur s'intéresse à l'enjeu géostratégique qu'a représenté l'implantation des industries d'armement sur la côte méditerranéenne française de 1871 à 1940.

Dès l'instauration de la III<sup>e</sup> République, la France connaît une période de grande homogénéité économique et stratégique. Dans l'optique stratégique née de la politique impérialiste, la côte méditerranéenne trouve une place de choix dans la pensée militaire hexagonale. Elle rencontre la mentalité industrialiste, de plus en plus prégnante chez les élites politiques, militaires et économiques.

C'est avec l'arsenal de Toulon, modernisé à plusieurs reprises, qu'elle trouve à s'exprimer le plus tôt. D'autres installations voient le jour comme les usines de torpilles Whitehead à Saint-Tropez, en 1912, et les usines Schneider à La Londe-Les-Maures, en 1908, toutes deux nationalisées en 1937. Les rapports multiples et complexes entre l'État et ces industries se placent dans la logique de la négociation autant que dans celle de la domination.

Nabil Erouihane is interested in the geostrategic stake represented by the setting-up of the industries of armament on the French Mediterranean Coast from 1871 till 1940.

From the institution of the III<sup>rd</sup> Republic, France knows a period of big homogeneity in the fields of economy and strategy. In the strategic optic created by the imperialist policy, the Mediterranean Coast finds a special place in the hexagonal military thought. It meets the industrialistic mentality, more and more pregnant among the political, military and economic elites.

It is with the arsenal of Toulon, modernized and enlarged on and on, that it finds the soonest to express. Other installations emerge, as Whitehead factories of torpedoes in Saint-Tropez, in 1912 and Schneider factories in La Londe-Les-Maures, in 1908, both nationalized in 1937. The multiple

and complex relations between the State and these industries, take place in the logic of the negotiation as much as in that of the domination.

Nabil Erouihane ενδιαφέρεται για το γεωστρατηγικό στοίχημα της δημιουργίας εργοστασίων όπλων στη γαλλική μεσογειακή ακτή από το 1871 έως το 1940.

Από τη γέννηση της 3<sup>ης</sup> Δημοκρατίας, η Γαλλία γνωρίζει μια περίοδο μεγάλης ομογένειας τόσο οικονομική όσο στρατηγική. Από τη στρατηγική άποψη, εξ αιτίας της ανάπτυξης της αποικιοκρατίας, η Μεσογειακή ακτή αποκτά μία ιδιαίτερη θέση για το στρατό, και αυτό συμπίπτει με τη βιομηχανική σκέψη η οποία εξελίσσεται μέσα στις ελίτ. Εκφράζεται με το οπλοστάσιο της Τουλόν, το οποίο εκσυγχρονιστήθηκε και εκεκτάθηκε πολλές φορές. Άλλες εγκαταστάσεις εμφανίστηκαν σαν τα εργοστάσια torpillών του Whitehead στο Saint-Tropez το 1912, και τα εργοστάσια του Schneider στο La Londe-Les-Maures το 1908, τα δύο εθνικοποιήθηκαν το 1937. Οι πολύπλοκες και πολύμορφες σχέσεις μεταξύ του Κράτους και αυτών των βιομηχανιών γίνονται μέσα στη λογική της διαπραγμάτευσης όσο και της κυριαρχίας.

## INDEX

**Keywords :** France, Mediterranean coast, Toulon, industries of armament, geostrategy, state policy, torpedoes factory, colonialist policy, 19th -20th centuries, economic history, social history

**motsclestr** Fransa, Toulon, Akdeniz bölgesi, tophane, silah sanayileri, jeostratejisi, devlet politikası, torpedo fabrikası, sömürge optiği, 19.-20. Yüzyıl, ekonomik tarih; sosyal tarih

**motsclesel** μεσογειακή ακτή, Γαλλία, Τουλόν, εργοστάσια όπλων, κρατική πολιτική, γεωστρατηγική, εργοστάσια torpillών, αποικιοκρατική όψη, 19ος- 20ος αιώνας, οικονομική ιστορία, κοινωνική ιστορία

**Mots-clés :** France, côte méditerranéenne, Toulon, arsenal, usines d'armement, politique d'État, géostratégie, usines de torpilles, optique coloniale, XIXe siècle, XXe siècle, histoire économique, histoire sociale

**glossaire** France, côte méditerranéenne, Toulon, arsenal, usines d'armement, politique d'État, géostratégie, usines de torpilles, optique coloniale, XIXe siècle, XXe siècle, histoire économique, histoire sociale

## AUTEUR

**NABIL EROUIHANE**

Université de Bordeaux Montaigne